

Comentario del Capitán de Navío VGM (R) Juan A. Imperiale



Primeros Argentinos en el Polo Sur
Capitán de Navío (R) Pedro F. Margalot
 Servicio de Hidrografía Naval, 2008
 ISBN 978-987-95143-5-1, 408 páginas.

El autor participó cuando era Capitán de Corbeta de la Primera Expedición Argentina al Polor Sur, llevada a cabo con dos aviones de la Armada Argentina y culminada con éxito el 6 de enero de 1962. Siendo sus funciones en la expedición las de Segundo Comandante de la Unidad de Tareas, Jefe de Operaciones y Navegante, nadie mejor que él para hacer un relato preciso y detallado de esa hazaña, que debiera ser motivo de orgullo para todos los argentinos, en especial para los hombres de la Armada.

La realización de este libro fue posible gracias a la exce-

lente memoria del Capitán Margalot y a la ayuda desinteresada de sus camaradas de vuelo y otros, así como a sus diarios personales, apuntes y grabaciones celosamente guardados por más de 46 años. Con relación a las fotografías reproducidas en el libro, como las oficiales elevadas oportunamente han ido desapareciendo con el tiempo, son personales del autor y de otros integrantes de la expedición, excepto algunas pocas que han sido obtenidas de otras fuentes; todas ellas han sido escaneadas y limpiadas con mucho trabajo para poder publicarse. Con relación a todo ese material, el Capitán Margalot ha manifestado que lo entregará [...] *antes de cambiar definitivamente de fondeadero a manos que espero [lo] cuiden ahora como es debido [...]*.

Al comienzo de su obra y bajo el título Generalidades, entre otra información y conceptos importantes, el autor nos advierte sobre los valores económicos de la Antártida y que es un continente donde existe tierra firme y se puede vivir. Asimismo, nos alerta sobre las graves consecuencias naturales, económicas y políticas que derivarán del rápido deshielo de las zonas polares que produce el calentamiento global. En el Capítulo I, el Capitán Margalot nos cuenta cómo es que llegó a participar del vuelo y la designación del Comandante de la misión, el entonces Capitán de Fragata Hermes José Quijada, y agradece la información brindada por el legendario General de División Hernán Pujato, el Capitán de Navío de la USN Finn Ronne, el Mayor de la USAF James Lassiter, el Dr. Henry Dater de la Oficina de Proyectos Antárticos de los EE.UU. y muchos otros, tanto argentinos como extranjeros.

Profundo conocedor de todos los temas polares, el autor no se limita al primer vuelo argentino al Polo Sur, sino que nos presenta en el Capítulo II un completo resumen de las actividades de exploración y de búsqueda, rescate y salvamento en el Ártico y en la Antártida, hechas por la comunidad internacional hasta enero de 1962; en particular, destaca las actividades de las tres Fuerzas Armadas argentinas hasta esa fecha. En el Capítulo III detalla la organización de la Fuerza de Tareas 7, de la que dependía la Unidad de Tareas 7.8, llamada "de Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico", que fue la que realizó el histórico vuelo con dos aviones Douglas C-47 destacados por el Comando de Transportes Aeronavales. Dicha Unidad de Tareas estaba así constituida:

Avión CTA-15

Capitán de Fragata Hermes J. Quijada
Comandante de la Unidad de Tareas y del avión

Capitán de Corbeta Pedro F. Margalot
*2do. Cte. de la U. de Tareas y Jefe de Operaciones,
Navegación y Fotografía*

Teniente de Fragata Miguel A. Grondona
Piloto y Jefe de Comunicaciones

Teniente de Corbeta José L. Pérez
Copiloto, Jefe de Meteorología y Ayudante de Navegación

Suboficial Segundo Edmundo C. Franzoni
Mecánico

Cabo Primero Gabino R. Elías
Radiooperador



El Capitán Margalot en la Estación Naval Temporal Campbell.

Avión CTA-12

Capitán de Corbeta Rafael M. Checchi
Jefe de Ingeniería y Mantenimiento

Teniente de Navío Jorge A. Pittaluga
Comandante del avión y Ayudante de Operaciones

Teniente de Fragata Héctor A. Martini
Piloto y Jefe de Supervivencia

Teniente de Fragata Enrique J. Dionisi
Copiloto y Navegante

Cabo Principal Ricardo M. Rodríguez
Mecánico

Cabo Primero Raúl Ibasca
Radiooperador

Grupo de Apoyo Terrestre

Grupo Matienzo

Teniente de Fragata Médico Pedro E. Baeza (*Jefe*), Cabo Segundo Ramón Jofré, Técnicos Efraín Zelayeta, Virgilio Fontana y José Di Paola, y Conscripto Francisco Vega.

Grupo Ellsworth

Cabo Primero Gerardo Palladino, Sargento Héctor Farina, y técnicos Bautista Bulgaroni, Raymundo Chiaperini, Julio A. Libano, Héctor Paganuzzi, Juan Perlini y René Pesano.

Las restantes unidades de la Fuerza de Tareas 7 y otras que también apoyaron a los C-47 fueron el rompehielos ARA *General San Martín*, el transporte ARA *Bahía Aguirre*, el buque tanque ARA *Punta Médanos*, los buques hidrográficos ARA *Chiriguano* y ARA *Sanavirón*, un hidroavión PBM Martin "Mariner", un avión Douglas DC-4, dos aviones de Havilland "Beaver" y dos helicópteros Sikorsky S-55 embarcados en el rompehielos. Además, durante su expedición, los C-47 contaron con el apoyo de las bases navales propias en el continente americano, y las argentinas y de los EE.UU. en la Antártida.

En el Capítulo IV, Margalot se extiende sobre la selección del personal para el vuelo y su adiestramiento especial, el alistamiento y el mantenimiento de los aviones, y las técnicas de vuelo practicadas. Dedicó especial atención

al tema del equipamiento y el adiestramiento para la navegación y la supervivencia. Asimismo, presenta un detalle de las coordinaciones para las comunicaciones y la información meteorológica, las actividades del Grupo de Apoyo Terrestre y la programación de las etapas de vuelo. En los Capítulos V, VI y VII, describe lo sucedido en el traslado desde la Base Aeronaval Ezeiza a la Base Aeronaval Río Gallegos, el cruce del pasaje Drake hasta la Estación Naval Temporal Capitán (de Corbeta Guillermo J.) Campbell, y el traslado desde esta estación a la Estación Científica Ellsworth. En Capitán Campbell esperaba a los aviones uno de los elementos del Grupo de Apoyo Terrestre, comandado por el Teniente Baeza, que había sido transportado por el rompehielos *General San Martín*. El segundo elemento de apoyo, también a bordo del rompehielos, no pudo cumplir su tarea en Ellsworth por haber quedado el buque aprisionado por los hielos.

En el Capítulo VIII, el Capitán Margalot trata primero cómo fue creada la Base Científica Ellsworth y cedida por los EE.UU. a la República Argentina en 1958, y luego sobre las actividades desarrolladas y las distintas peripecias sufridas antes de despegar hacia el Polo Sur, vuelo que describe en el Capítulo IX. Surgen evidentes del relato que hace en este noveno capítulo las dificultades para determinar las posiciones en la Antártida y los rumbos en las latitudes extremas, y emociona la sinceridad con la que reconoce el apoyo brindado por la dotación de la Estación Amundsen-Scott. Sobre la historia de esta base, situada en el mismísimo Polo Sur Geográfico, y las actividades desarrolladas en ella por los marinos argentinos dedica el Capítulo X y, en los cuatro siguientes (XI, XII, XIII y XIV), relata lo sucedido en el vuelo de regreso con escalas de distintas duraciones en la Estación Científica Ellsworth, Estación Naval Temporal Capitán Campbell, Estaciones Aeronavales Ushuaia y Río Gallegos, Base Aeronaval Punta Indio y Aeropuerto Jorge Newbery de Buenos Aires.



Estación Amundsen-Scott. 2200 (-3) horas del 6 de enero de 1962. El CF Quijada lee sus palabras antes de ofrecer una placa recordatoria. De izquierda a derecha: Dr. Aldaz, Jefe Científico de la Estación Amundsen-Scott; CP Rodríguez, CC Margalot, un miembro de la Estación, CF Quijada y SS Franzoni.

En el Capítulo XV, el Capitán Margalot hace un resumen de la actividad antártica argentina después de la Primera Expedición Argentina al Polo Sur, hasta el salvamento del *Magdalena Oldendorff* por el rompehielos ARA *Almirante Irizar* en el invierno de 2002. Destaca allí la posterior llegada al Polo de dos expediciones del Ejército y una de la Fuerza Aérea y otros hechos. Entre éstos, menciona en página 332 que dos aviones Albatros de la Armada volaron a la Isla Decepción en enero

de 1965; al respecto creo necesario agregar que esos aviones permanecieron allí algunos días y que el 14 de enero el 4-BS-3 realizó un vuelo de reconocimiento de la barrera de hielos de Larsen hasta más allá del Círculo Polar Antártico; dicho avión estaba comandado por el Teniente de Navío Osvaldo Pedroni y yo era su navegante. Por último, en el Capítulo XVI, el Capitán Margalot expresa sus conclusiones finales; transcribo algunas de ellas:

- *El vuelo de los dos aviones navales al Polo Geográfico Sur [...]. Fue una operación largamente meditada, nacida por imperio de la necesidad de buscar una ruta más directa al fondo del Mar de Weddell, a lo largo de la península antártica, de modo tal de ahorrarse muchos días de navegación y ampliar los conocimientos del sector antártico argentino al sur de la barrera de Filchner.*
- *El calentamiento del planeta continúa inexorablemente y el derretimiento de los hielos es ya una verdad inocultable. Como esto permitirá pronto la libre navegación de áreas del Ártico será posible el acceso a los recursos de su suelo y subsuelo. Una guerra impulsada por la lucha por los recursos naturales no es una locura, y la actividad polar más que nunca se inspira en la máxima que dice "investigo para conocer, conozco para reclamar". En la Antártida*



La U.T.7.8 formada en el Acroparque junto al CTA-12 el 22 de enero de 1962. De izquierda a derecha: TF Dionisi, TN Pittaluga, TF Martini, TF Grondona, CC Margalot, CF Quijada, CC Checchi, CP Rodríguez, TF Pérez, SS Franzoni, CI Elías y CI Ibasca.



Polo Sur: calentando los motores del CTA-12 para ponerlos en marcha.



El Dr. Luis Aldaz, despidiéndose del Capitán Margalot (foto cortesía del Dr. Aldaz).

han desaparecido también enormes extensiones de las barreras de Filchner, Ross, Larsen, y recientemente la de Wilkins [...].

- *La Argentina debería tener una agresiva política pensada con muchos años de antelación y mantener más que nunca su presencia en esa parte de nuestro territorio. El no tener navegando esas aguas al rompehielos Almirante Irizar [...] es un gran dolor para todos los antárticos. Ese buque es un **emblem**a para los argentinos [...].*

Llegados a este punto, es el momento de destacar que –a la par de su rigor histórico y técnico– el libro es de agradable lectura. Debo manifestar también que es loable el reconocimiento que el Capitán Margalot hace de quienes ayudaron a preparar y realizar la primera expedición argentina al Polo Sur, así como de aquellos que los precedieron en la exploración de la Antártida y también de los que los siguieron. Por otra parte, entiendo importante destacar que si bien nuestros expedicionarios al Polo Sur fueron seleccionados, su calidad profesional y su espíritu de aventura y sacrificio eran propios de las unidades de la Armada de las cuales provenían, y que hicieron su vuelo a bordo de aviones con alcances y alturas de vuelo limitadas, y utilizando equipos y sistemas de navegación que hoy son piezas de museo.

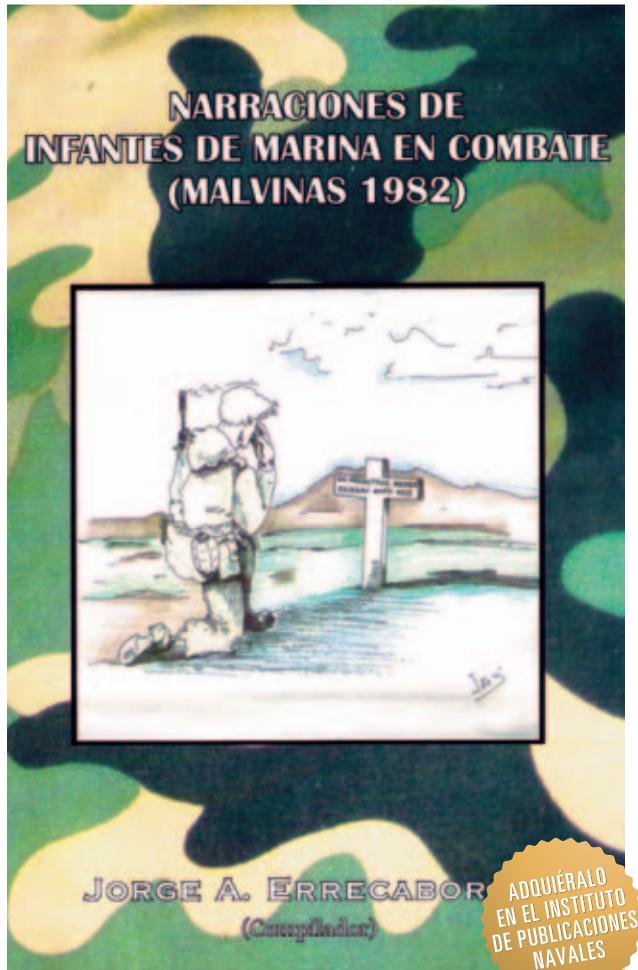
Asimismo, entiendo oportuno preguntarnos, como acertadamente lo hace el autor de este libro, si nos damos cuenta en la Argentina del enorme valor de la Antártida, si sabemos que parte de ella es nuestra y si valoramos los esfuerzos que civiles y militares argentinos han

hecho y hacen desde el siglo XIX. Y lo mismo que el Capitán Margalot, me respondo: *Tristemente, creemos que no, y como él, amplió con relación al vuelo en trato, [...] aun dentro de nuestra propia Fuerza, hay muchas personas que no tienen idea del tema.*

Antes de finalizar, debo reconocer que he leído y comentado esta obra con un sentimiento muy especial, pues he conocido personalmente a casi todos los que integraron las tripulaciones de ese primer vuelo. En particular, en distintos momentos de mi carrera naval (y los citaré ahora con el grado máximo que alcanzaron) fueron mis comandantes el Vicealmirante Hermes J. Quijada y los Contraalmirantes Miguel A. Grondona y Héctor A. Martini, recibí el valioso apoyo del Contraalmirante Rafael M. Checchi, y me desempeñé como oficial ayudante de guardia a las órdenes de los Tenientes de Navío Jorge A. Pittaluga y Enrique J. Dionisi. Alguno de los nombrados ya no se encuentran entre nosotros y tres de ellos cayeron en actos del servicio: el Vicealmirante Quijada fue asesinado por delincuentes subversivos el 30 de abril de 1973 y los tenientes Pittaluga y Dionisi fallecieron en sendos accidentes aéreos ocurridos en la misma semana de noviembre de 1965, en la Patagonia y Brasil respectivamente.

Por último, dado que la edición de este libro ha sido financiada por el Capitán Margalot de su propio bolsillo, el número de ejemplares publicados ha sido muy pequeño; soy de la opinión que un documento de tanto valor debiera ser reeditado por una institución capaz de producir la cantidad de ejemplares que merece. ■

Comentario del Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo



Narraciones de Infantes de Marina en combate (Malvinas 1982) **Compilador Capitán de Navío IM Jorge A. Errecaborde**

La intensa y enriquecedora actividad literaria del compilador de este libro es por demás conocida por todos los lectores de obras sobre la Infantería de Marina argentina. No estaríamos muy equivocados si afirmáramos que quien desee conocer bien la historia de ese prestigioso

Cuerpo de la Armada Argentina debe recurrir a las obras del Capitán Errecaborde.

Desde las primeras separatas en la revista *Desembarco* (hace más de 20 años), pasando por los excelentes Anecdotarios, y tantas otras obras, la vida de los infantes de marina fue reflejada por él con calidad erudita, estilo ameno y, fundamentalmente, construida sobre la base de testimonios de los protagonistas.

En estas *Narraciones de Infantes de Marina en combate* el lector accede a relatos de sucesos cuya ocurrencia fue efectivamente verificada. Aquí se conocerán hechos que tienen que ver directamente con los hombres. Por supuesto que se habla de las operaciones y del material pero el eje central es el hombre, el infante de marina y aquellos otros con los que combatió codo a codo.

Capítulos como Operación Georgias, la Brigada IM N° 1 en Río Grande, el Sacrificio heroico de la *Guerrico* y Las Gallinas, Casamiento en Malvinas y otros combinan a la perfección el relato netamente profesional con las anécdotas profundas.

Este libro nos permite sentir, en mente y espíritu, lo que en realidad experimentaron aquellos hombres, militares y civiles, suboficiales, conscriptos y oficiales de la Armada Argentina que estuvieron combatiendo y honrando esta digna y enaltecedora profesión militar.

Al cerrar este libro luego de haber completado su lectura queda en el lector la sensación de profundo reconocimiento para con nuestros veteranos de guerra, y también, aunque en otro plano muy distinto, se percibe el orgullo que siente, y tan bien transmite, el capitán Errecaborde por ser un *Infante de Marina*.

Esta obra contribuye para que la Infantería de Marina argentina permanezca en la historia grande argentina y sea conocida. Afortunado este componente naval de tener un historiador de este nivel de erudición y empeño. ■